

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport A/N48
traject Deventer - Raalte

28 april 1992

183-93

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport
A/N48 traject Deventer - Raalte /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht :
Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-361-2
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Overijssel / wegen ; Overijssel.



Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Overijssel

uw kenmerk
MVV 91/651 en MVV 92/82

uw brieven
d.d. 23/4/1991
d.d. 18/2/1992

ons kenmerk
U620-92/BuOd/Yh/183-94

onderwerp
Toetsing MER en verkenning alternatieven
wegverbinding Deventer – Raalte

Utrecht,
28 april 1992

Bijgaand bied ik u het toetsingsadvies aan van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.), overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Dit toetsingsadvies is opgesteld met het oog op de besluitvorming over de N48, traject Deventer – Raalte. Het advies is op uw verzoek uitgesteld, nadat de Commissie kennis heeft kunnen nemen van de zogeheten 'Verkenning alternatieven Hanzewegtracé' en de Nota van overweging bij deze aanvullende studie. Er is geen gelegenheid gegeven tot inspraak op deze documenten. De Commissie heeft één inspraakreactie ontvangen, waarvan u inmiddels een kopie heeft ontvangen.

Het MER is getoetst aan de wettelijke vereisten op grond van de Wabm en de op 18 juli 1988 vastgestelde richtlijnen voor het MER. Daarbij is nota genomen van de *Verkenning* en de *Nota van overweging*. Voor de inhoud van het advies verwijs ik kortheidshalve naar de samenvatting.

De Commissie blijft graag op de hoogte van de verdere ontwikkeling van dit project. Zij verzoekt u een exemplaar van het besluit toe te sturen¹. In het bijzonder gaat haar belangstelling uit naar de motivering van het genomen besluit in relatie tot de resultaten van m.e.r.²] en de inhoud en programmering van het te houden evaluatie-onderzoek, alsmede het tijdstip van verslaglegging daarvan³].

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de voorgenomen activiteit.

ir. K.H. Veldhuis,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
N48, traject Deventer – Raalte

1 Wabm, artikel 41a1.
2 Wabm, artikel 41ak, lid 1.
3 Wabm, artikel 41ak (lid 2) en artikel 41am – aq.

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
A/N48, traject Deventer - Raalte

Advies op grond van artikel 41z, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het milieu-effectrapport A/N48 (traject Deventer - Raalte),

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

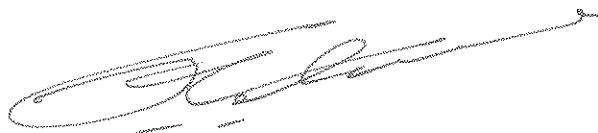
de werkgroep m.e.r. A/N48, traject Deventer - Raalte

de secretaris,



drs. M. Odijk

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 28 april 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN	3
3. TOETSING OP ONDERDELEN	4
3.1 Vorm en presentatie	4
3.2 Besluiten en procedures (MER hoofdstuk 2)	4
3.3 Probleemstelling (MER hoofdstuk 3)	4
3.4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling (MER hoofdstuk 5)	5
3.5 Activiteit en alternatieven (MER hoofdstuk 6 en 7)	6
3.6 Gevolgen voor het milieu (MER hoofdstuk 8)	8
3.7 Vergelijking van alternatieven (MER hoofdstuk 10)	10
3.8 Leemten in kennis (MER hoofdstuk 11)	10
3.9 Samenvatting van het MER	11

BIJLAGEN

1. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 85 d.d. 3 mei 1991
2. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 120 d.d. 25 juni 1991
3. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 april 1991, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
4. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 februari 1992, waarin de Commissie wordt gevraagd de toetsingsprocedure af te ronden.
5. Projectgegevens.
6. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

De m.e.r.-procedure voor de N48, traject Zutphen – Deventer – Raalte is in maart 1988 gestart als m.e.r./tracékeuzeprocedure op rijksniveau met als initiatiefnemer Rijkswaterstaat en als bevoegd gezag de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij brief van 29 oktober 1990 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de provincies Gelderland en Overijssel laten weten, dat deze procedure niet zou worden afgerond, omdat deze weg in het kader van het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) zou worden afgevoerd van het hoofdwegenet. Vervolgens heeft de provincie Overijssel besloten om voor het Overijsselse deel van deze weg (Deventer – Raalte) een eigen tracékeuzeprocedure te volgen en daarvoor de MER/-tracénota te gebruiken, die RWS heeft vervaardigd.

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben op 3 mei 1991 de geïntegreerde MER/tracénota ten behoeve van de besluitvorming over de tracékeuze van de N48, deel Deventer – Raalte bekendgemaakt¹⁾ en het MER vanaf 17 mei 1991 ter inzage gelegd.

Op 12 en 13 juni hebben twee openbare inspraakavonden plaatsgevonden. Op de inspraakavond van 13 juni te Schalkhaar is toegezegd de inspraaktermijn met twee weken te verlengen tot 15 juli 1991. Op 25 juni is hieraan via enkele dagbladen algemene bekendheid gegeven²⁾.

Met de brief van 23 april 1991 hebben Gedeputeerde Staten het milieu-effectrapport toegezonden aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage, met het verzoek advies uit te brengen over het MER, conform artikel 41z, lid 1 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm)³⁾.

De Commissie voor de m.e.r. dient een oordeel over het MER te geven, waarbij het toetsingskader wordt gevormd door:

- de wettelijke minimumeisen voor de inhoud van een MER⁴⁾;
- de richtlijnen voor de inhoud van het MER⁵⁾;
- de eis dat het MER geen onjuistheden bevat⁶⁾.

Daarbij moet worden opgemerkt, dat hoewel het MER A/N48 zowel de Overijsselse als de Gelderse situatie beschrijft, het oordeel van de Commissie alleen betrekking heeft op dat deel van de informatie, dat voor de besluitvorming door Provinciale Staten van Overijssel over het tracédeel Deventer – Raalte zal worden gebruikt.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 3.

4 Artikel 41j van de Wabm.

5 Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 18 juli 1988 op grond van artikel 41o, lid 1 van de Wabm.

6 Artikel 41w, tweede lid van de Wabm.

Na een gedachtenwisseling over het concept-toetsingsadvies van de Commissie op 6 augustus 1991 besloot de provincie Overijssel om een aanvullende studie te laten verrichten naar de perspectieven voor alternatieven, die de bestaande infrastructuur dichter benaderen. De Commissie kreeg het verzoek om met het uitbrengen van haar toetsingsadvies dit nader onderzoek af te wachten.

Op 19 februari 1992 zond de provincie het resultaat van de aanvullende studie aan de Commissie, vergezeld van een *Nota van Overweging*, met het verzoek om vóór het eind van april 1992 het toetsingsadvies uit te brengen⁷]. Er heeft geen openbare bekendmaking van en inspraakprocedure over deze *Verkenning alternatieven Hanzewegtracé* plaatsgevonden om redenen, uiteengezet in voornoemde nota. In dit specifieke geval heeft de Commissie beide stukken wel bij haar toetsing betrokken.

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., die ook betrokken is geweest bij het advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER, zoals dat op 17 juni 1988 werd uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De werkgroep vertegenwoordigt de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies aangeduid met 'de Commissie'⁸].

In overeenstemming met het gestelde in artikel 41z, tweede lid van de Wabm heeft de Commissie de via Gedeputeerde Staten van Overijssel ontvangen schriftelijke opmerkingen over het MER, alsmede het verslag van de hoorzitting, in beschouwing genomen.

De Commissie heeft in het algemeen goed gebruik kunnen maken van de ingebrachte opmerkingen. Voor zover de reacties⁹] betrekking hebben op milieu-aspecten van de activiteit, werden zij in dit toetsingsadvies verwerkt en wordt met voetnoten naar de betreffende reactie(s) verwezen.

7 Zie bijlage 4.

8 Zie voor de overige projectgegevens bijlage 5.

9 Zie bijlage 6.

2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN

De Commissie is van mening, dat het MER een goed beeld geeft van de verschillende in beschouwing genomen alternatieven en de milieu-effecten daarvan. De uitwerking van meer lokaal gerichte alternatieven voor het knelpunt Deventer werd echter gemist, terwijl deze informatie van belang kan zijn voor de voorliggende besluitvorming. Met de *Verkenning* heeft de provincie getracht in deze lacune te voorzien. De Commissie meent, dat de informatie uit de Verkenning een relevante functie in de besluitvorming kan spelen.

De belangrijkste opmerkingen van de Commissie betreffen verder:

Probleemstelling en alternatieven

De probleemstelling is goed omschreven, zij het dat aanvankelijk aandacht voor lokale oplossingen in en rond Deventer werd gemist.

De in de richtlijnen gevraagde doorkijk naar te verwachten verkeersintensiteiten ná 2000, bijvoorbeeld in het jaar 2010, ontbreekt in het MER.

Milieu

De beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu van de alternatieven zijn toereikend. Daarbij moet worden opgemerkt, dat ten aanzien van de fauna gedetailleerde gegevens ontbreken, waardoor een nauwkeurige analyse van de effecten van aanleg en gebruik van de tracé's moeilijk is.

Het was mogelijk geweest om de totale uitstoot (emissie) in het studiegebied te vergelijken met de streefwaarden. Dan zou duidelijk zijn geworden, dat bij alle alternatieven de streefwaarden uit het NMP-plus voor stikstofoxyden en kooldioxyde fors worden overschreden.

De beschrijving van de mogelijk optredende geluidhinder is gebaseerd op een globale berekeningsmethode, waardoor vooral op grotere afstanden onzekerheden ontstaan. Een kwantitatieve aanduiding van deze onzekerheden had beter inzicht kunnen geven in de omvang van het akoestisch ruimtebeslag per alternatief. De geluidhinder lijkt overigens eerder over- dan onderschat.

3. TOETSING OP ONDERDELEN

3.1 Vorm en presentatie

De presentatie van de gegevens in het MER is goed. Een aparte verklarende woordenlijst was op zijn plaats geweest, aangezien nu zowel in de tekst alsook in enkele tabellen en kaarten begrippen worden gebruikt, die nadere uitleg behoeven.

3.2 Besluiten en procedures (MER hoofdstuk 2)

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Het rapport is opgesteld voordat de provincie Overijssel besloot de tracé/m.e.r.-procedure onder eigen verantwoordelijkheid te voltooien. Dit heeft tot gevolg dat de in het rapport beschreven besluitvormingsprocedure niet meer zal worden vervolgd, maar door een andere procedure is vervangen. Hoewel op de inspraakavonden¹⁰] hierover wel informatie is gegeven, ontbreekt in het MER een beschrijving van deze procedure.

3.3 Probleemstelling (MER hoofdstuk 3)

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

De probleemstelling is goed omschreven. In eerdere instantie constateerde de Commissie, dat deze weinig mogelijkheden bood voor het formuleren van alternatieven, die weinig verschillen van het nulalternatief, en die vooral een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van lokale knelpunten¹¹]. Door de aanvullende studie is hierover meer informatie beschikbaar gekomen.

Het was niet helemaal duidelijk, van welke groeipercentages het MER uitging bij de berekening van de groei van de automobilititeit. Uit de Ver-

10 Zie de verslagen van de inspraakavonden (bijlage 6).

11 Zie ook paragraaf 3.5 van dit advies.

kenning heeft de Commissie kunnen constateren, dat de beleidsdoelstelling van het SVV II – zijnde een index van 135 – is gebruikt. In dit verband ware het op zijn plaats geweest ook een zogeheten *robuustheidscontrole* toe te passen, d.w.z. om na te gaan, bij welke automobilitateits-index de beschreven oplossingen niet meer voldoen, respectievelijk overgedimensioneerd zullen zijn.

3.4 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling (MER hoofdstuk 5)

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu is toereikend. Ten aanzien van de geohydrologie, vegetatie/flora, fauna en geluid heeft de Commissie een aantal opmerkingen.

Geohydrologie:

Er ontbreekt een beeld van de ondiepe grondwaterstromingen in relatie tot droge en natte waterscheidingen. Voor het natuuraspect zou het vertalen van geohydrologische gegevens naar een zogenaamde ecohydrologische kaart aan te bevelen zijn. Op deze wijze zijn de effecten op met name vegetatie en flora beter te schatten.

Vegetatie/flora:

De combinatie van de beschrijvingen van de vegetatie en de flora geven een toereikend beeld van de plantengroei. Wel moet worden opgemerkt, dat de gebruikte basisgegevens gedateerd zijn (1979). Daarnaast is de mate van voorkomen van de vegetatietypen afgeleid uit Westhoff & Den Held (1976). Deze zeldzaamheidsindicaties zijn verouderd.

Het MER beschrijft *vegetatieverbonden*. Binnen dergelijke verbonden kunnen vegetatiekundige *associaties* worden onderscheiden. Een beschrijving op associatie-niveau had een beter beeld kunnen geven van de zeldzaamheid van vegetaties. Binnen algemeen voorkomende verbonden kunnen namelijk zeldzame associaties voorkomen.

In het MER wordt, afgezien van de wettelijk beschermde soorten, niet duidelijk vermeld met welke bijzondere soorten rekening is gehouden en welke bron daarvoor is gebruikt.

Fauna:

De beschrijving van de fauna is gebaseerd op gegevens over het voorkomen van de betreffende soorten die betrekking hebben op 5 × 5 km hokken. Zoals ook door de opstellers van het rapport^{12]} wordt vermeld, maakt deze grofmazigheid een nauwkeurige analyse van de effecten van aanleg en gebruik van de tracé's moeilijk.

Daarnaast vraagt de Commissie zich af, of met de gehanteerde lijst van soorten bij de vogels, die vooral betrekking heeft op moeras- en watervogels, een voor dit doel adequate beschrijving van de bestaande toestand wordt verkregen (de uiterwaarden van de IJssel uitgezonderd). Voor de keuze van zeldzame, karakteristieke en bedreigde soorten broedvogels is alleen het nationale niveau als referentie gebruikt. Andere referentieniveaus (studiegebied, Noordwest-Europa) zijn echter ook van belang. Voor de niet-broedvogels wordt alleen een lokale aantalsklasse gehanteerd. Dit is niet nader toegelicht, zodat ook niet duidelijk is, waarom de betreffende soorten zijn gekozen.

Geluid:

De gekozen aanpak is globaal. Met name de geluidssituatie in de nog rustige natuurgebieden had gedifferentieerder en kwantitatiever kunnen worden beschreven, zoals de richtlijnen ook aangeven.

3.5 Activiteit en alternatieven (MER hoofdstuk 6 en 7)

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Het is de Commissie duidelijk geworden, dat de formulering van de criteria voor alternatieve oplossingen ertoe heeft geleid, dat sommige alternatieven in het MER niet diepgaand zijn beschouwd, maar al snel als niet-probleemoplossend zijn verworpen^{13]}. De Commissie heeft in een eerder stadium – mede op grond van de inspraakreacties – de suggestie geopperd om alsnog na te gaan, in hoeverre alternatieven, die sterker aansluiten bij de bestaande situatie dan de nu beschreven alternatieven, tegemoet kunnen komen aan de geconstateerde knelpunten^{14]}. In aansluiting op deze suggestie is de *Verkenning* opgesteld.

12 Hoofdstuk 11 van het MER: 'Leemten in kennis en informatie'.

13 Zie de opmerking in § 3.3 van dit advies.

14 Zie ook o.a. inspraakreacties nrs. 8, 10, 18, 27, 43 en 45 (bijlage 6).

Hieruit komen twee mogelijkheden naar voren: een verbetering van het Hanzewegtracé en de aanleg volgens het zogeheten Rielerenktracé. Het college van Gedeputeerde Staten heeft om verschillende redenen besloten deze beide alternatieven niet nader uit te werken, ofschoon het een van de alternatieven, het tracé via de Rielerenk, als een "in verkeerskundig opzicht tot de mogelijkheden" behorende oplossing beschouwt¹⁵].

Aangezien de Verkenning echter de hierin beschreven alternatieven niet tot in hetzelfde niveau van detail beschrijft als de in het MER beschreven alternatieven, is een vergelijking van de milieu-effecten van de verschillende alternatieven in dit stadium niet goed mogelijk. De Commissie meent, dat de informatie uit de Verkenning toch een relevante functie in de besluitvorming kan spelen.

De alternatieven in het MER zijn goed beschreven en gepresenteerd.

Ten aanzien van de voorspelde gemiddelde-werkdag-intensiteiten voor het jaar 2000 moet worden opgemerkt, dat deze voor de verschillende alternatieven dicht liggen bij de toelaatbare intensiteiten, genoemd in tabel 7.1¹⁶]. Dit betekent dat bij een verdere toename na 2000 overbelasting al spoedig in zicht komt. De in de richtlijnen gevraagde doorkijk naar te verwachten verkeersintensiteiten ná 2000, bijvoorbeeld in het jaar 2010, werd in het MER gemist¹⁷]. Daardoor ontbreekt onder meer het inzicht of, en in hoeverre, bij de keuze van een alternatief dat het Hanzewegtracé niet aanroert, te verwachten is, dat ten behoeve van het stedelijk verkeer in de jaren na 2000 alsnog tot verbetering van dat tracé zal moeten worden overgegaan¹⁸].

De in het MER beschreven maatregelen ter beperking van geluidoverlast hebben kennelijk tot doel te voldoen aan bestaande wettelijke normen, regels en afspraken en gaan nauwelijks verder dan dit. De Commissie vindt dat door deze benadering mogelijkheden zijn blijven liggen. Dit geldt met name voor het meest milieuvriendelijke alternatief, waar de 'beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu' moeten worden behandeld. Gemist worden bijvoorbeeld maatregelen aan de bron met betrekking tot verkeerssamenstelling (invloed van vrachtverkeer), snelheidsbeperkingen, dwarsprofiel, hoogteligging, ondertunneling en soort wegverharding.

15 Zie bijlage 4.

16 MER, blz. 177.

17 Zie ook de opmerking in § 3.3 over robuustheidscontrole.

18 Dit kan ook consequenties hebben voor een kostenvergelijking.

3.6 Gevolgen voor het milieu (MER hoofdstuk 8)

Artikel 4 1j, lid 1, onder e van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

De beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven is toereikend. De Commissie heeft een aantal opmerkingen ten aanzien van lucht, vegetatie/flora, fauna, ecologische structuur en geluid.

Lucht

Het zou mogelijk zijn geweest om de voorspelde toe- of afname van de totale emissies in het studiegebied per luchtverontreinigende stof te vergelijken met de door het Rijk vastgestelde streefwaarden uit het NMP-plus. Hoewel deze streefwaarden voor het hele land gelden, is het niet ongebruikelijk deze ook toe te passen op deelgebieden. Het wordt zo mogelijk om de totale uitstoot (emissie) te vergelijken met de streefwaarden, op eenzelfde wijze zoals in de TNO-studie voor de concentraties op straatniveau (immissie) is gedaan. Hoewel de onderlinge vergelijking tussen de alternatieven niet wezenlijk verandert, zou wel duidelijk zijn geworden, dat bij alle alternatieven sprake is van een forse overschrijding van de streefwaarden uit het NMP-plus voor stikstofoxyden en kooldioxyde. Opmerkelijk in dit verband is de opmerking: "Op de totale Nederlandse emissies zijn de verschillen in de verkeers-uitstoot van de alternatieven uiterst gering"¹⁹].

De zin "Grenswaarden worden nergens overschreden"²⁰] is niet juist, omdat de totale emissies noch in het MER noch in de TNO-studie vergeleken zijn met grenswaarden. Dit is alleen gedaan voor concentraties.

Vegetatie/flora:

Bij de meer gedetailleerde beschrijving van de gevolgen is het niet duidelijk, op welke wijze de twee referentiekaders voor de zeldzaamheidsaanduiding – te weten het landelijke en dat van het studiegebied – van de vegetatie zijn gehanteerd. Daarnaast is niet aangegeven, tot op welke afstand van de weg rekening is gehouden met de verkeersinvloed. De Commissie had graag een schatting van het deel van het gebied met bijzondere vegetaties en/of soorten dat wordt beïnvloed.

Fauna:

Doordat er geen gedetailleerde gegevens zijn over het voorkomen van de geselecteerde soorten is de effectvoorspelling onzeker. Met name voor de vogels acht de Commissie de effectvoorspelling niet voldoende gedetailleerd voor een betrouwbare vergelijking van de alternatieven, mede omdat

19 Slot van de tweede alinea van paragraaf 5.3, 'Discussie' in bijlage 8.12.

20 MER, blz. 260, tweede alinea, laatste zin.

ook de keuze van de soorten niet toereikend is. Zo had bijvoorbeeld meer aandacht moeten worden besteed aan voor het studiegebied kenmerkende soorten van bossen en open cultuurlandschappen.

Bij broedvogels is onduidelijk, welk criterium voor een eerste orde knelpunt is gehanteerd. Als is uitgegaan van 1 tot 50 broedparen in heel Nederland, moet worden opgemerkt dat dit een heel streng criterium is: hiertoe behoren slechts vier soorten, die nauwelijks of niet in het studiegebied voorkomen.

Ecologische structuur:

Het overgrote deel van het studiegebied maakt deel uit van een kerngebied, zoals aangeduid in het Natuurbeleidsplan. De Commissie had graag een beschouwing gezien van de gevolgen van de alternatieven voor het totale kerngebied²¹].

Bij de beschrijving van de milieu-effecten ten behoeve van de eerste selectie van de alternatieven²²] is aandacht besteed aan de lengte van doorsnijdingen van gebieden met veel ecologische relaties en kwelzones. Bij de gedetailleerde beschrijving van de milieugevolgen²³] hebben deze twee aspecten geen nadere uitwerking gekregen.

Geluidhinder:

De effectbeschrijving is doorgaans gebaseerd op een globale berekeningsmethode, waardoor vooral op grotere afstanden onzekerheden ontstaan. Een kwantitatieve aanduiding van deze onzekerheden had beter inzicht kunnen geven in de werkelijke omvang van het akoestisch ruimtebeslag en in het onderscheidend vermogen van de gemaakte geluidvoorspellingen per alternatief. Overigens vermoedt de Commissie, dat de voorspelde effecten op grotere afstanden in het algemeen overschat zijn en dat de vastgestelde verschillen in aantal geluidbelaste huizen tussen de alternatieven niet altijd significant zijn.

Leefbaarheid:

Zoals ook door veel insprekers²⁴] naar voren is gebracht, worden in het MER de gevolgen voor de leefbaarheid in bijvoorbeeld Wesepe en Colmschate, met name de cumulatie van het geografische isolement, de geluidhinder en de luchtverontreiniging, onderbelicht.

21 Zie ook inspraakreactie 1 (bijlage 6).

22 MER, hoofdstuk 6.

23 MER, hoofdstuk 8.

24 Zie o.a. inspraakreacties 7, 8, 1, 11, 15, 24 en 35 (bijlage 6).

3.7 Vergelijking van alternatieven (MER hoofdstuk 10)

Artikel 41j, lid 1, onder f van de Wabm: *een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven.*"

De vergelijking van de alternatieven is in het algemeen voldoende breed van opzet.

Voor luchtverontreiniging is het moeilijk na te gaan, hoe de berekende veranderingen in de emissies omgezet zijn in een beoordeling naar het aantal plussen of minnen. Met andere woorden: welke toe- of afname correleert met welk aantal plussen of minnen?

Bij de vergelijking van de alternatieven had aandacht moeten worden besteed aan de relatie met het aanwezige grondwaterbeschermingsgebied²⁵].

Vanwege de onzekerheden over de gevolgen voor de fauna is het mogelijk, dat de rangorde van de verschillende alternatieven voor dit aspect verandert bij het ter beschikking komen van andere informatie.

De vergelijking van de alternatieven voor de geluidaspecten is gebaseerd op het aantal geluidgevoelige objecten binnen het akoestische invloedsgebied op het akoestische ruimtebeslag. Gezien de toegepaste prognosetechniek valt te betwijfelen, of dit altijd tot een juiste beoordeling heeft geleid²⁶]. Anderzijds lijken de geluideffecten eerder overschat dan onderschat, zodat bij de beoordeling van de milieu-effecten aan het geluid wellicht een minder zware betekenis moet worden toebedeeld.

3.8 Leemten in kennis (MER hoofdstuk 11)

Artikel 41j, lid 1, onder g van de Wabm:
Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER bevat een goed overzicht van de leemten in kennis.

25 Zie inspraakreactie 36 (bijlage 6).

26 Zie de opmerkingen in paragraaf 3.6 van dit advies.

3.9 Samenvatting van het MER

Artikel 41j, lid 1, onder h van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting van het MER is goed.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over de inhoud van het
milieu-effectrapport A/N48,
traject Deventer - Raalte

(bijlagen 1 t/m 6)

BIJLAGE 1

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 85 d.d. 3 mei 1991



Bekendmaking

Inspraak Tracénota/Milieu-effectrapportage verbinding
Deventer-Raalte (N 48)

Gedeputeerde staten van Overijssel maken bekend dat ten behoeve van de besluitvorming over de tracékeuze van de N48, deel Deventer-Raalte, de geïntegreerde tracénota/milieu-effectrapportage (projectnota) en de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (het M.E.R.) voor een ieder vanaf 17 mei 1991 ter inzage liggen.

Beide rapporten hebben betrekking op zowel het Overijssels als het Gelders deel van de N48. Uit de studie is evenwel gebleken dat beide delen onafhankelijk van elkaar kunnen worden beoordeeld. De inspraak en de besluitvorming inzake het tracé hebben alleen betrekking op het Overijssels deel Deventer-Raalte. Wij delen mee dat ons college de richtlijnen voor het M.E.R., die in juli 1988 door de minister van verkeer en waterstaat zijn vastgesteld, onderschrijven.

In de studie zijn zes alternatieven beoordeeld, te weten het nulalternatief, een nulplus-alternatief, drie tracé-alternatieven en een openbaar-vervoer-alternatief. Wij hebben onze voorkeur uitgesproken voor het nulplus-alternatief. Dit is tevens het meest milieuvriendelijke alternatief.

De stukken liggen gedurende de normale openingstijden voor een ieder ter inzage in:

- het kantoor van de Rijkswaterstaat, directie Overijssel, Zwartewaterlaan 7, Zwolle;
- de bibliotheek van het Provinciehuis van Overijssel, Lutenbergstraat 2, Zwolle;
- de gemeentehuizen van de volgende gemeenten:
 - Deventer, Grote Kerkhof 4,
 - Bathmen, Kerkplein 1,
 - Diepenveen, Kon. Wilhelminalaan 13, Schalkhaar,
 - Olst, Kon. Wilhelminastraat 1,
 - Wijhe, Oranjelaan 5,
 - Raalte, Zwolschestraat 16;
- de openbare bibliotheken van:
 - Deventer, Brink 70,
 - Olst, Watertorenstraat,
 - Raalte, Westdorplan 2.

Ter informatie worden er in de regio tussen Deventer en Raalte twee inspraakrantes verspreid, met informatie over en uit de studie. Bovendien is er voor iedere belangstellende een exemplaar van de samenvatting uit de projectnota beschikbaar. Deze samenvatting heeft alleen betrekking op de situatie in Overijssel. De samenvatting is kosteloos verkrijgbaar op de bovengenoemde locaties, waar ook projectnota en richtlijnen ter inzage liggen. De projectnota is -in beperkte mate- beschikbaar tegen betaling van de kostprijs ad f 250,- (tel. 038-251583).

Er zullen twee inspraakbijeenkomsten worden gehouden: woensdag 12 juni 1991 in café restaurant Dieperink, Da. E. Kreikenlaan 8 in Wesepe en donderdag 13 juni 1991 in café restaurant de Lindeboom, Lindeboomsweg 1 te Schalkhaar. Beide bijeenkomsten beginnen om 20.00 uur.

In deze bijeenkomsten worden de plannen toegelicht en kunnen reacties kenbaar worden gemaakt. Schriftelijke reacties kunnen tot uiterlijk 30 juni 1991 worden gericht aan:

Gedeputeerde staten van Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle.

De ingekomen reacties en het verslag van beide inspraak-bijeenkomsten zullen eventueel op genoemde plaatsen ter inzage worden gelegd. Zij die reacties indienen kunnen verzoeken hun persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Alle genoemde stukken (projectnota, richtlijnen, inspraakreacties en verslagen inspraakbijeenkomsten) blijven echter ter inzage liggen tot het tijdstip waarop het tracé is vastgesteld.

Voor eventuele verdere inlichtingen kunt u zich wenden tot: Provincie Overijssel, afdeling verkeer en vervoer, tel. 038-251583.

Zwolle, april 1991
Gedeputeerde staten van Overijssel.

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 120 d.d. 25 juni 1991



Bekendmaking

Verlenging inspraaktermijn
tracéstudie/milieu-effect-
rapportage verbinding
Deventer-Rooske (N 48)

Tijdens de inspraakavond van
13 juni 1991 te Schalkhaar over
bovengenoemde studie, is
gebleken dat er grote behoefte
bestaat aan een verlenging van de
termijn waarbinnen schriftelijk
gereageerd kan worden.

Gedeputeerde staten van
Overijssel maken nu bekend dat
de termijn waarbinnen schriftelijke
reacties kunnen worden
ingediend met twee weken is
verlengd.

U kunt uw reactie tot 15 juli
1991 richten aan:

Gedeputeerde staten van
Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle.

Zwolle, juni 1991
Gedeputeerde staten van
Overijssel.

BIJLAGE 3

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 april 1991, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Commissie voor de milieu-effectrapportage
Mariaplaats 3
3511 LH UTRECHT

aan	25 APR 1991
nummer	1188-91
telefoon	183-45 1452
telefax	02

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GH Zwolle
Telefoon 038 25 25 25
Telefax 038 25 26 50

Uw kenmerk	Uw brief	Ons kenmerk	Datum
		MVV 91/651	23 04 1991
Bijlagen	Doorkies nr.	Inlichtingen bij	25 APR 1991
1	25 15 83	hr. R. van den Esker	

Onderwerp
Inspraak tracéstudie/milieu-effectrapportage N 48.

Bij brief van 29 oktober 1990 heeft de minister van verkeer en waterstaat ons laten weten de procedure voor de tracéstudie/milieu-effectrapportage voor de N 48 niet af te ronden, omdat deze weg in het kader van de behandeling van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (S.V.V.-II) zou worden afgevoerd van het hoofdwegennet. Vervolgens hebben wij besloten om voor het Overijssels deel van deze weg (het deel Deventer-Raalte) wel door te gaan met de procedure en er naar te streven nog dit jaar de besluitvorming af te ronden. De projectnota (geïntegreerde tracénota/milieu-effectrapport), die nog onder rijksverantwoordelijkheid is gereed gekomen, zal nu door ons in de inspraak worden gebracht. In dat kader zullen wij een advertentie plaatsen in diverse kranten, waarin essentiële elementen van de procedure worden toegelicht. Tevens zullen er in de regio twee inspraakkranten huis aan huis worden verspreid. Voor meer inhoudelijke informatie verwijzen wij u naar de advertentietekst (zie bijlage).

Wij nodigen u uit om de op 12 en 13 juni 1991 geplande inspraakbijeenkomsten te bezoeken. Wij zullen u de inspraakreacties en een verslag van beide inspraakbijeenkomsten doen toekomen. Uiterlijk één maand na het aflopen van de officiële periode van terinzagelegging zien wij gaarne uw toetsingsrapport inzake het M.E.R. tegemoet.

Postbank 833220
NAB Bank 69 18 10 893

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2
Zwolle

Het provinciehuis is vanaf het NS-station bereikbaar met stadsbus lijn 2 richting Berkum, halte provinciehuis

Op 11 april 1991 hebben de provinciale medewerkers de heren Klaarenbeek en Van den Esker een onderhoud gehad met de heer Odijk van uw commissie. In dat gesprek is onder andere nagegaan wat de (juridische) gevolgen (zouden kunnen) zijn van de overgang van het project van het rijk naar de provincie en hoe daarin is te voorzien.

Tevens heeft de heer Odijk laten weten dat uw commissie nog vijf exemplaren nodig heeft van de projectnota, ten einde de toetsing van het M.E.R. te kunnen uitvoeren. Wij zullen u deze exemplaren binnenkort separaat doen toekomen.

Gedeputeerde staten van Overijssel,

voorzitter,

griffier,

BIJLAGE 4

Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 februari 1992, waarin de Commissie wordt gevraagd de toetsingsprocedure af te ronden

Commissie voor de milieu-effectrapportage
Postbus 10078 8000 GB Zwolle
20 FEB. 1992
508-92 78
183-76 77 10 79
Od-pes- & -bibl



Commissie voor de milieu-effectrapportage
Mariaplaats 3
3511 LH UTRECHT

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 25 25 25
Telefax 038 25 26 50

Uw kenmerk	Uw brief	Ons kenmerk	Datum
		MVV 92/82	18 02 1992
Bijlagen	Doorkies nr.	Inlichtingen bij	10 FEB 1992
2	25 15 88	hr. D. Klaarenbeek	19 FEB 1992
Onderwerp	N 48/M.E.R.		

Onlangs hebben wij u geïnformeerd, bij brief d.d. 30 januari 1992, over ons besluit af te zien van nadere studie naar lokale varianten voor de N 48 te Deventer.

Ons standpunt is onder meer gebaseerd op de aanvullende studie Verkenning alternatieven Hanzewegtracé zoals die is uitgevoerd door adviesbureau DHV. Deze aanvullende studie heeft zich geconcentreerd op de vraag of lokale varianten te Deventer haalbaar zijn.

Uit de aanvullende studie, welke is bijgevoegd, komt naar voren dat één tracé, die via de Rielerenk, in verkeerskundig opzicht tot de mogelijkheden behoort. Tegelijkertijd wordt echter geconstateerd dat uitwerking van dit tracé tot complicaties leidt met betrekking tot de planontwikkeling voor het gebied Rielerenk en tot vertraging/mogelijk afstel van de bouw van een nieuw ziekenhuis binnen dit gebied. In de bijgevoegde nota van overweging zijn deze argumenten aan de orde gesteld, daarmee een verantwoording gevend aan ons standpunt om af te zien van nader onderzoek.

Wij verzoeken u, mede op basis van deze aanvullende gegevens, tot een afrondend advies te komen ten aanzien van de M.E.R./tracéstudie N 48. Gaarne zien wij uw advies voor eind april 1992 tegemoet. In het kader van de M.E.R.-procedure hebben wij besloten het aanvullend onderzoek en de nota van overweging ter inzage te leggen bij de reeds ter inzage gelegde M.E.R./tracéstudie N 48.

Gedeputeerde ~~van~~ Provincie Overijssel,

voorzitter,

griffier,

Het provinciehuis is vanaf het NS-station bereikbaar met stadshuis lijn 2 richting Berkum, halte provinciehuis

Postbank 833220
NMB Bank 69 18 10 893

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2
Zwolle

BIJLAGE 5

Projectgegevens

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Overijssel

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Overijssel

Besluit: tracévaststelling¹⁾

Activiteit: Het betrof in eerste instantie de aanleg van het gedeelte van rijksweg 48 tussen Zutphen, Deventer en Raalte. In het *Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981* (SVV I) en in het *Rijkswegenplan 1984* is rijksweg 48 opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet. In het beleidsvoornemen en de regeringsbeslissing over het SVV II is deze wegverbinding niet als onderdeel van het hoofdwegennet gekarakteriseerd. De procedure is vervolgd door de provincie Overijssel, waarbij het besluit zich zal beperken tot de wegverbinding Deventer – Raalte.

Stand van zaken: De m.e.r. is op 18 april 1988 gestart met een Raad van de Waterstaat-procedure. De periode van inspraak liep tot 18 mei 1988. De Commissie bracht een richtlijnenadvies uit op 17 juni 1988. De richtlijnen voor het op te stellen MER werden vastgesteld op 18 juli 1988. De Commissie adviseerde ondermeer de betrokken provincies en gemeenten te consulteren bij de vaststelling van de richtlijnen, in verband met het mogelijk afvoeren van de A48 als verbinding van het hoofdwegennet. Voorts adviseerde de Commissie de alternatieven te beperken tot die tracé-varianten, die nog in de recente streekplannen zijn opgenomen.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de verbinding Zutphen - Raalte inderdaad vervallen als verbinding in het hoofdwegennet. Op 29 oktober 1990 is de Commissie geïnformeerd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, dat het rijk afziet van een vervolg van de tracé- en de m.e.r.-procedure (de toetsing van het MER). De Minister heeft de projectnota/MER ter kennisname bekend gemaakt, opdat de betrokkenen geïnformeerd zijn over de laatste stand van zaken.

De provincie Overijssel heeft besloten het initiatief over te nemen; zij was reeds betrokken bij de opstelling van het MER, en heeft op 3 mei 1991 verklaard de richtlijnen zoals die waren vastgesteld voor het MER op rijkswegniveau tevens aan te nemen als richtlijnen voor een MER voor de verbinding Deventer – Raalte. Op 23 april 1991 stelden Gedeputeerde Staten van Overijssel de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het MER.

GS hebben op 3 mei 1991 de MER/tracénota ten behoeve van de tracékeuze van de N48, deel Deventer – Raalte bekendgemaakt en het MER vanaf 17 mei 1991 ter inzage gelegd.

Op 12 en 13 juni vonden twee openbare inspraakavonden plaats. Op de inspraakavond van 13 juni te Schalkhaar werd toegezegd de inspraaktermijn met twee weken te verlengen tot 15 juli 1991. Op 25 juni is hieraan via enkele dagbladen algemene bekendheid gegeven.

¹⁾ Besluit m.e.r., categorie 1.2.

Op 6 augustus 1991 wisselden vertegenwoordigers van de provincie Overijssel en van de Commissie m.e.r. van gedachten naar aanleiding van het concept-toetsingsadvies.

Op 13 augustus verzochten GS van Overijssel in verband met de resultaten van de inspraakbijeenkomst het toetsingsadvies aan te houden, in afwachting van een verkenning naar de mogelijkheden van oplossingen op een lokaler niveau bij Deventer. Op 28 januari besloot het provinciaal bestuur om naar aanleiding van de Verkenning geen verdere studie te laten verrichten naar het zogeheten *verbeterd Hanzewegtracé* en het *Rielerenktracé*. Op 19 februari werd de Commissie in de gelegenheid gesteld om, mede op basis van de aanvullende gegevens, haar advisering over het MER af te ronden.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. ing. A. von Meier

ir. P.G. Meijer

ir. J.A. Lörzing

drs. M.J.S.M. Reynen

prof.ir. J. Volmuller

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Buitenkamp; de afronding werd verzorgd door drs. M. Odijk.

BIJLAGE 6

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	910605	Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Overijssel	Zwolle	910626
2.	onbekend	Drent	Deventer	910626
3.	910614	H.J. Buijs	Wesepe	910626
4.	910617	J. Ruiter	Wesepe	910626
5.	910614	R. Rijkers	Deventer	910626
6.	onbekend	L. Veldwijk	Wesepe	910626
7.	910618	R. Smit	Deventer	910626
8.	910618	Fam. Thomas	Schalkhaar	910626
9.	910620	Schoemaker & Van Rhijn advocaten, namens C.P. Saunier	Deventer	910626
10.	910624	A. Hornstra	Wesepe	910708
--	910612	Verslag van de hoorzitting	Wesepe	910708
--	910613	Verslag van de hoorzitting	Schalkhaar	910708
11.	910621	D.W. Nijenhuis	Deventer	910708
12.	910617	H. Heinneman	Schalkhaar	910708
13.	910619	J. Twellaar	Wesepe	910708
14.	910622	N.N.	Deventer	910708

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
15.	910627	Ir. J.A. van Dongen	Wesepe/	910708
16.	910625	Groen Links	Deventer	910708
17.	910625	G. Wit	Deventer	910708
18.	910625	H. Schreur	Schalkhaar	910708
19.	910626	Welters	Deventer	910708
20.	910627	E.P. de Haan	Deventer	910708
21.	910625	E.L. Trompert	Schalkhaar	910710
22.	Onbekend	Mr. G. Eykman-Evers	Wesepe	910710
23.	910626	Stichting Noodgreep	Deventer	910710
24.	910626	E. Sassen	Wesepe	910710
25.	Onbekend	Nieuwenhuis	Schalkhaar	910710
26.	910626	Fam. A. Edelijn	Deventer	910710
27.	910701	J. en H. Hofland	Deventer	910710
28.	910626	Mw. P.J. Jonker en dhr. R.W. van Zuilen	Deventer	910710
29.	910628	Fietsers Bond ENFB	Deventer	910710
30.	910625	H. Haverkamp	Schalkhaar	910710
31.	910618	E. en J. Ronner	Deventer	910710
32.	910630	M. en I. Maandag	Wesepe	910710

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
33.	910627	Plaatselijk Belang Wesepe	Wesepe	910710
34.	910626	H. Beunink e.a.	Wesepe	910710
35.	Onbekend	Mw. C. Burggraeve	Deventer	910716
36.	910628	Waterleiding Maatschappij Over- ijssel N.V.	Zwolle	910716
37.	910630	O.B.S. <i>De Sleutel</i> , school voor Dal- tononderwijs i.o.	Schalkhaar	910716
38.	910701	E. Feil	Deventer	910716
39.	910702	Zuiveringschap West-Overijssel	Zwolle	910716
40.	910701	J.A. Verstraaten	Deventer	910716
41.	910701	R.A.M. Ogink en W.G.J. de Haan	Wesepe	910716
42.	910708	A.J. Vosmer	Wesepe	910716
43.	910708	Natuur en Milieuvereniging Diepenveen	Diepenveen	910716
44.	910706	A.H.M. Tepperik	Wesepe	910716
45.	910709	Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Overijssel	Zwolle	910716
46.	910710	Plaatselijk Belang	Lettele	910718
47.	910709	H.A. ten Have	Schalkhaar	910718
48.	910710	Natuur en Milieu Overijssel	Zwolle	910718
49.	Onbekend	Mw. M. Bosgoed en E. Bosgoed	Wesepe	910718
50.	Onbekend	A.M. Overmars en M. Bosgoed	Wesepe	910718

